Wie anfechtbar sind die Messergebnisse der Polizei bei GeschwindigkeitsverstÃ¶ÃŸen im StraÃŸenverkehr?

Beigesteuert von Udo Reissner
Sonntag, 21. Februar 2016

Rechtsanwalt Udo Reissner,
Rechtsanwalt Udo Reissner, Fachanwalt Verkehrsrecht Augsburg, identifiziert hier mÃ¶gliche Fehlerquellen und die Einspruch-Chancen gegen Messergebnisse bei den hÃ¤ufigsten zur Anwendung kommenden Geschwindigkeits-MessgerÃ¤ten und -Messverfahren der Polizei.
FÃ¼r die Feststellung von GeschwindigkeitsverstÃ¶ÃŸen im StraÃŸenverkehr durch die Polizei oder Kommunen kommen unterschiedliche Messmethoden zur Anwendung. Sofern die zum Einsatz gekommenen GerÃ¤te von der Technisch-Physikalischen Bundesanstalt eine Zulassung erhalten haben, ist nach der Rechtsprechung von einem standardisierten Messverfahren auszugehen, wenn die Messung entsprechend den Herstellervorgaben unter Beachtung der Gebrauchsanweisung und von dafÃ¼r ausreichend geschultem Personal durchgefÃ¼hrt wurde. Unter diesen Voraussetzungen geht die Rechtsprechung davon aus, dass die Bedingungen der Anwendbarkeit und der Ablauf durch ein vereinheitlichtes technisches Verfahren so festgelegt sind, dass unter gleichen Voraussetzungen gleiche Ergebnisse zu erwarten sind.
Vereinfachte Tatsachenfeststellung bei standardisierten Messverfahren
Ist ein bestimmtes Messverfahren einmal von der Rechtsprechung als standardisiertes Messverfahren anerkannt, fÃ¼hrt dies im gerichtlichen Verfahren dazu, dass die Anforderungen an das, was das Gericht festzustellen hat, herabgesetzt sind. Es ist dann erforderlich, aber auch ausreichend, wenn im Urteil die nachfolgenden Punkte festgestellt werden:

?Â Â Â Art des konkret gewÃ¤hlten Messverfahrens

?Â Â Â Messergebnis

?Â Â Â (teilweise) Berechnung der Toleranz
DarÃ¼ber hinausgehend muss sich das Gericht nur dann intensiver mit der Messung beschÃ¤ftigen, wenn konkrete Anhaltspunkte fÃ¼r Messfehler gegeben sind, die entsprechend in das Verfahren eingefÃ¼hrt werden mÃ¼ssen. Der grundsÃ¤tzlich auch im BuÃŸgeldverfahren zu beachtende Amtsermittlungsgrundsatz wird demnach bei Annahme eines standardisierten Messverfahrens eingeschrÃ¤nkt.
In allen FÃ¤llen des standardisierten Messverfahrens ist die Verteidigung gegen den Vorwurf eines Geschwindigkeitsverstosses demnach besonders aufwÃ¤ndig und ohne detailliertes Fachwissen eines Fachanwalts fÃ¼r Verkehrsrecht oder Strafrecht kaum lÃ¶sbar, so Fachanwalt fÃ¼r Verkehrsrecht und Strafverteidiger Udo Reissner aus der Kanzlei Reissner, Ernst & Kollegen in Augsburg und Starnberg.
Die Rechtsprechung hat mittlerweile nahezu alle gÃ¤ngigen GeschwindigkeitsmessgerÃ¤te als standardisiertes Messverfahren anerkannt. Dies fÃ¼hrt im Einspruchsverfahren dazu, dass der bloÃŸe Einwand, die Messung kÃ¶nne nicht stimmen, nicht ausreichend ist. Vielmehr ist es erforderlich, dass die Messung (in der Regel durch einen hierauf spezialisierten Rechtsanwalt bzw. Fachanwalt fÃ¼r Verkehrsrecht oder Strafrecht oder / und einen SachverstÃ¤ndigen) bis ins Detail Ã¼berprÃ¼ft wird und UnregelmÃ¤ÃŸigkeiten im Einspruchsverfahren bei Gericht vorgetragen werden. Dieser Umstand macht es hÃ¤ufig erforderlich, einen SachverstÃ¤ndigen hinzu zu ziehen. Die Kosten hierfÃ¼r werden in der Regel von den Rechtsschutzversicherern Ã¼bernommen, wie Rechtsanwalt Udo Reissner, der als ADAC-Vertragsanwalt auf eine Vielzahl von BuÃŸgeldverfahren zurÃ¼ckblicken kann betont.
Die wichtigsten ? ausgewÃ¤hlten ? Messverfahren sollen hier in kurzer und nachvollziehbarer Form vorgestellt werden. Im Ergebnis wird es aufgrund dieses sehr komplexen Themas aber nur mÃ¶glich sein, die Grundprinzipien darzustellen.
1. Radarmessung
Eines der am hÃ¤ufigsten angewandten Messverfahren bei der Ãœberprüfung der Geschwindigkeit im StraÃŸenverkehr ist die Radarmessung. Das Prinzip dabei ist der sogenannte Doppler-Effekt. Dabei wird vom Sender des MessgerÃ¤tes ein gebÃ¼ndelter Radarstrahl ausgestrahlt. Wenn nun ein bewegliches Objekt ? im StraÃŸenverkehr also ein Fahrzeug ? in dieses Strahlungsfeld hineinfÃ¤hrt, wird ein Teil der Radarwellen reflektiert und von der Antenne wieder aufgenommen. Da sich das gemessene Fahrzeug bewegt, tritt eine Ã„nderung der Frequenz zwischen der ausgesandten und der reflektierten Strahlung ein (Doppler-Effekt), deren GrÃ¶ÃŸe proportional der Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeugs ist. Auf diese Weise kann die Geschwindigkeit gemessen werden.
Die am meisten verbreiteten Blitzer fÃ¼r Geschwindigkeitsmessungen mit Radar sind:
1.1Â Traffipax Speedophot
Dieses MessgerÃ¤t wird sowohl in stationÃ¤ren Anlagen als auch mobil eingesetzt. Es kann nach der Bedienungsanleitung sogar in fahrenden Polizeifahrzeugen zum Einsatz kommen. Auch dieses MessgerÃ¤t nutzt den Doppler-Effekt.
Messfehler kÃ¶nnen bei diesem MessgerÃ¤t insbesondere dann auftreten, wenn die Messstelle nicht richtig eingerichtet wurde, was beispielsweise dann der Fall ist, wenn das MessgerÃ¤t nicht parallel zur Fahrbahn ? zum Beispiel an einer stark gekrÃ¼mmten Kurve ? oder mit nicht justierter Antenne aufgebaut wird. DarÃ¼ber hinaus mÃ¼ssen ein Mindestabstand zur Fahrbahn, eine AufstellhÃ¶he von mindestens 40 cm und ein gewisser Messwinkel eingehalten werden. Insbesondere der erforderliche Messwinkel ist hÃ¤ufig dann nicht mehr gegeben, wenn sich das gemessene Fahrzeug im Zusammenhang mit einem Überholvorgang beim Aus- oder Einscheren befand.
Typische Messfehler des Traffipax Speedophot entstehen gelegentlich auch dann, wenn sich in unmittelbarer NÃ¤he groÃŸflÃ¤chige GegenstÃ¤nde befinden, die dazu geeignet sind, Radarstrahlen zu reflektieren. Dies kann beispielsweise

dann der Fall sein, wenn der Radarstrahl an grÃ¶ÃŸeren MetallflÃ¤chen (z.B. Leitplanken, geparkten Autos) reflektiert wird. Erste Hinweise darauf kÃ¶nnen die sich in der Akte befindlichen Messfotos und Kalibrierungsfotos geben.
Im Rahmen der Ãœberprüfung des Messvorgangs, bei der wir uns hÃ¤ufig der UnterstÃ¼tzung durch einen SachverstÃ¤ndigen bedienen, wird neben den Messfotos und den Kalibrierungsfotos auch der Eichschein des MessgerÃ¤tes kontrolliert. DarÃ¼ber hinaus wird Ã¼berprÃ¼ft, ob die Messstelle entsprechend der Bedienungsanleitung eingerichtet und das MessgerÃ¤t dementsprechend verwendet wurde.

1.2Â Multanova VR 6F

Auch das Multanova VR 6F ist ein MessgerÃ¤t, das nach dem Radarmessverfahren arbeitet.
Es kann sowohl innerhalb eines Fahrzeugs als auch am StraÃŸenrand auf einem Stativ eingesetzt werden, wobei dann in beide Fahrtrichtungen gemessen werden kann.
Das GerÃ¤t sendet von einem Sender konstant elektromagnetische Wellen mit einer Frequenz von 34,3 GHz aus, die von einem einfahrenden Fahrzeug reflektiert und an die Antenne wieder zurÃ¼ckgeleitet werden. Auch hier treten beim Auftreffen auf den reflektierenden Gegenstand FrequenzÃ¤nderungen ein (Doppler-Effekt), aus denen sich die Geschwindigkeit des gemessenen Fahrzeugs ablesen lÃ¤sst.
Da auch dieses Messverfahren bildgebend ist, lassen sich Messfehler in der Regel nachvollziehbar herausarbeiten. MÃ¶gliche Messfehler mit dem Multanova VR 6F sind ? wie bereits beim Traffipax Speedophot ? Winkelfehler. Die Geschwindigkeitsmessung ist nach der Bedienungsanleitung nur dann verwertbar, wenn der Radarstrahl in einem rechten Winkel auf das Fahrzeug auftrifft. Messfehler sind vor diesem Hintergrund mÃ¶glich, wenn sich das gemessene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Messung in einem Spurwechsel befand ? z.B. beim Aus- und Einscheren nach einem Überholmanöver ? oder das MessgerÃ¤t nicht parallel zur Fahrbahn oder an einer stark gekrÃ¼mmten Kurve aufgestellt wurde. Auch hier mÃ¼ssen AufstellhÃ¶he und Abstand zur Fahrbahn der Bedienungsanleitung entsprechen.
Im Rahmen der Überprüfung des Messvorgangs ist bei der BuÃŸgeldbehÃ¶rde die Akte anzufordern. Die Kalibrierungsfotos und die Messfotos lassen erste RÃ¼ckschlÃ¼sse darauf zu, ob sich ein Messfehler eingeschlichen haben kÃ¶nnte.

2. Lasermessung

LasermessgerÃ¤te arbeiten nach dem Prinzip des Infrarotlichtimpulses. Das MessgerÃ¤t sendet dabei permanent Laser-Pulse in einer Entfernung zwischen 10 und 70 Metern ab. Diese Infrarot-Laserpulse werden von in den Messstrahl einfahrenden Fahrzeugen reflektiert. Aus der zeitlichen Differenz zwischen dem Senden und dem Empfangen des Infrarot-Laserpulses kann das MessgerÃ¤t die Geschwindigkeit des Fahrzeugs berechnen.
In der Praxis kommen im sÃ¼ddeutschen Raum im Wesentlichen die nachfolgenden MessgerÃ¤te zum Einsatz:

2.1Â PoliScan Speed

Das PoliScan Speed kann sowohl in stationÃ¤ren Anlagen als auch mobil verbendet werden.
Die Verwertbarkeit von Messungen mit dem PoliScan Speed wird in der Rechtsprechung nicht einheitlich gesehen. Insbesondere ist ? teilweise ? strittig, ob es sich bei Messungen mit diesem GerÃ¤t um ein standardisiertes Messverfahren handelt. Hintergrund ist der, dass das System nicht ausreichend transparent und nachvollziehbar die Messwertbildung darstelle.Â Zwar hat die Physikalisch-Technische Bundesanstalt dem GerÃ¤t eine Zulassung erteilt, es lÃ¤sst sich jedoch durch einen SachverstÃ¤ndigen die Messwertbildung kaum nachprÃ¼fen, weil der Hersteller die Herausgabe hierzu erforderlichen Detailinformationen verweigert.
Obwohl dies technisch mÃ¶glich wÃ¤re, wird beim PoliScan Speed das Beweisfoto nicht zum Zeitpunkt der Messung, sondern erst nach der eigentlichen Messung aufgenommen. Dies fÃ¼hrt vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen zu Problemen mit der Zuordnung des Fahrzeugs, das die Messung ausgelÃ¶st hat. Aus diesem Grunde hat der Hersteller im Messfoto einen sogenannten Auswerterrahmen installiert, der jedoch in der Rechtsprechung ebenfalls umstritten ist.

2.2Â Riegl FG 21 ? P

Auch dieses MessgerÃ¤t arbeitet nach dem oben beschriebenen Laserprinzip. Wesentliches Problem bei der Überprüfung von Messungen mit diesem GerÃ¤t ist der Umstand, dass das GerÃ¤t kein Beweisfoto anfertigt ? obwohl dies technisch mÃ¶glich wÃ¤re.

Gerade dieses MessgerÃ¤t fÃ¼hrt bei Betroffenen deswegen immer wieder dazu, dass der Eindruck entsteht, abgezockt zu werden. Rechtsanwalt Udo Reissner kritisiert deswegen seit Jahren die fehlende Bildgebung, auch vor dem Hintergrund der oft im Raum stehenden AbzockervorwÃ¼rfe, die durch derartige Messverfahren, die ohne Beweisfoto arbeiten, geschÃ¼rt werden.
Beweisfoto: Fehlanzeige. Das Riegl FG 21 ? P ist nur fÃ¼r den mobilen Einsatz geeignet und kann als Hand-Laser-Pistole frei oder abgestÃ¼tzt gehalten bzw. auf einem Stativ aufgebaut eingesetzt werden.
Da von der Messung selbst kein Beweisfoto gefertigt wird, ist es insbesondere beim Riegl FG 21 ? P von besonderer Bedeutung, das Messprotokoll auf Richtigkeit und VollstÃ¤ndigkeit zu Ã¼berprÃ¼fen. In aller Regel wird jedoch der Inhalt der angeforderten BuÃŸgeldakte nicht dazu ausreichen, die Richtigkeit der Messung ausreichend Ã¼berprÃ¼fen zu kÃ¶nnen. Vielmehr ist zu erwarten, dass die Befragung des Messbeamten zur Messung in der gerichtlichen Hauptverhandlung des BuÃŸgeldverfahrens nÃ¶tig sein wird.
GrÃ¶ÃŸte Fehlerquelle bei diesem MessgerÃ¤t ist die Zielgenauigkeit. Um Fehler in diesem Bereich mÃ¶glichst auszuschließen, sind vor Beginn mehrere Tests durchzufÃ¼hren, insbesondere der Test der Visiereinrichtung.

3. Lichtschranken

Die Funktionsweise dieser MessgerÃ¤te beruht auf einer einfachen Weg-Zeit-Messung. Durch den Messsensor des GerÃ¤tes werden Ã¼ber eine bestimmte Strecke Helligkeitsunterschiede wahrgenommen, sodass sich die Messung in technischer Hinsicht darauf beschrÃ¤nkt, die Zeit fÃ¼r den bekannten Ablauf der Messsensoren und hieraus die Geschwindigkeit zu errechnen.

Am weitesten verbreitet ist der Einseitensensor ESO ES 3.0.
Bei diesem MessgerÃ¤t sind im Abstand von jeweils 25 cm drei Helligkeitssensoren auf dem Sensorkopf montiert. Diese Sensoren messen, wie lange das gemessene Fahrzeug benÃ¶tigt, um den Abstand von 25 cm hinter sich zu bringen. Die Messungen zwischen den verschiedenen Sensoren werden dann miteinander verglichen und ab einer Ãœbereinstimmung von mindestens 75 % lÃ¶st die Anlage ein Beweisfoto aus. Dieses Beweisfoto wird nicht unmittelbar zum Zeitpunkt der Messung angefertigt, sondern erst 3 Meter nach der Messung. Dieser Umstand fÃ¼hrt in der Praxis immer wieder zu Zuordnungsproblemen, da nicht immer sichergestellt werden kann, dass das auf dem Lichtbild abgebildete Fahrzeug auch das Fahrzeug ist, das 3 Meter zuvor die Messung ausgelÃ¶st hat.
Insbesondere bei starkem Verkehr, wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig in den Sensorbereich einfahren, ist das Messergebnis stark fehlergefÃ¤hrdet.
Im Rahmen der Ãœberprüfung des Messvorgangs sind neben dem Messfoto selbst auch die Kalibrierungsfotos und die fotografische Dokumentation der Fotolinie einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Bedienungsanleitung des Herstellers zur Einrichtung des MessgerÃ¤tes vom Messpersonal zu beachten. Dies ist zum Beispiel dann nicht der Fall, wenn der Messsensor nicht korrekt unter Zuhilfenahme der sich auf dem MessgerÃ¤t befindlichen Wasserwaage zur Fahrbahnneigung ausgerichtet wurde.

Â

Â
Rechtsanwalt Udo Reissner, Strafverteidiger, Fachanwalt für Verkehrsrecht, ADAC-Vertragsanwalt und Schwacke Vertragsanwalt

Â
Hier finden Sie weitere Informationen zum Verkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht
? Fachanwalt Verkehrsrecht, Verkehrsstrafrecht

? Strafverteidiger in Verkehrsstrafsachen

? Ordnungswidrigkeiten und BuÃŸgeld

? Fahrverbot, Fahrerlaubnis-Entzug und MPU

? EU-Fahrerlaubnis

? Punktesystem: Das neue Fahreignungsregister

? 7/24-Strafverteidiger-Notdienst: Tel. 01 60 / 963 825 41. Sofort-Kontakt statt voreiliger Aussagen!

? Aktuelle Urteile

? Blog Verkehrsrecht / Fahrerlaubnisrecht

? Pressemeldungen Verkehrsrecht / Fahrerlaubnisrecht

Â

Bildrechte: Shotshop.com / Edler; RAe Reissner et al.

Â

Lesen Sie mehr in der Original-Quelle ...